

Opel 10/18 PS 1908

MOTOR – NYTT **torsdag 15 augusti**
Föregående **onsdag 14 augusti**



1. BytBil avslöjar: Skattechocken stoppas

Redaktören bytbil 2019-08-14

Uppgifter: WLTP-höjningen på nya bilar lindras av regeringen



Skattechocken på nya bilar stoppas efter en överenskommelse i Regeringskansliet, kan BytBil avslöja. En mindre höjning görs, men effekten av nya WLTP-normen kommer att dämpas, enligt vad BytBil erfar.

Frågan om höjda fordonsskatter när skatten ska baseras på nya WLTP-systemet har skapat stor oro i bilbranschen. Ingen har hittills vetat vad som gäller från 1 januari 2020. Enligt lagen skulle en vanlig Volvo med dieselmotor få en skattehöjning på nästan 50 procent under bilens tre första år. Från 6500 kr till 9700 kronor. En vanlig Volkswagen Golf hade fått en höjning med 2000 kr om året, och vissa laddhybrider hade mist sin status som bonusbil.

Men nu har politikerna enligt uppgift till BytBil kommit överens om att mildra effekterna av nya mätnormen WLTP. Miljödepartementet med miljöminister Isabella Lövin i spetsen har velat att höjningen ska genomföras fullt ut, medan Finansdepartementet med finansminister Magdalena Andersson har ansett att det blir för tufft för bilköparna och bilbranschen.

Efter långdragna förhandlingar har nu en överenskommelse träffats efter semestern, enligt flera av varandra obereonde uppgifter.

Under nästa vecka kommer troligen de exakta detaljerna i överenskommelsen att bli officiella. Enligt vad som uppgetts till BytBil blir det en höjning, men mycket mindre än vad som tidigare har uppgetts.

Bilbranschens organisation Bil Sweden har krävt att skattehöjningen ska stoppas, och de ser nu ut att få sin vilja igenom. Även Volvo Cars i Sverige har debatterat emot att hybrider straffas och mister sin status som bonusbilar och ser ut att ha blivit bönhörda.

Den nya skatten kommer att ingå i höstbudgeten som presenteras senare under hösten.



2. Redan rost på nya Tesla Model 3, Tesla säger att garantin inte täcker

Redaktören bytbil, 2019-08-07

Enstaka måndagsexemplar – eller en snöboll som satts i rullning? Ägare klagar nu över dålig lack och rost på nya Tesla Model 3-bilar, enligt Inside EV:s. – Jag är inte den enda, jag har samlat 17 personer och i Quebec är det 90 personer, säger Joni Savolainen till Ilta Sanomat.



***FILM**: https://youtu.be/mLRwcrDYXRs*

Tesla Model 3 är just nu världens mest framgånsrika elbil och har levererats till 140 000 kunder hittills i år. Bilen kostar från över 530 000 kronor i Sverige och många förväntar sig en premium-bil med hög kvalitet för de pengarna.

Men nu börjar det komma flera klagomål om att bilarna har dålig kvalitet på lackeringen, enligt elbilssajten Inside EV:s.

En av de drabbade är finländske köparen Joni Savolainen. Han var en av de första i Finland att få leverans av en Model 3 i slutet av mars i år.

Ganska omgående upptäckte Savolainen ett flertal brister i lackeringen och en genomgång av bilen som nu gjorts visar att den endast har grundlack på vissa ställen och redan visar tecken på rost, bland annat två bultar i bagageutrymmet. Delar av dörrarna samt A- och B- stolpar har endast grundlackering. Trots upprepade kontakter med Tesla i Finland vill de inte hjälpa honom.

– Jag gav Tesla ett skriftligt klagomål och fotografier av bilen. Mitt krav var att dessa skulle tas om hand, berättar han för Ilta Sanomat.

Via den finska konsumentorganisationen fick han dock svaret från Tesla att inga av bristerna täcks av garantin, så nu behöver han lackera om bilen för över 100 000 kr.



– De sa att slitage är normalt och beror på vägarna i Finland . Enligt min mening är det inte riktigt att sådant slitage är normalt inom några månader, säger han till Iltalehti.

För att få en oberoende bedömning tog han bilen till den finländska handelskammaren som har fått mäta lackeringen. Inspektören konstaterar att han aldrig sett en bil med lika mycket stenblästring efter endast några hundra mil. Bilens lackfinish är anmärkningsvärt tunn, i vissa fall bara 70 mikron tjock, medan den normalt är 150 mikron i liknande bilar .

Inspektionsrapporten innehåller en lång lista över defekter i färgfinishen . Det finns flera platser i bilen där grundfärgen redan lyser igenom .

– Det finns skräp under lacken och uppenbarligen har vissa områden inte målats alls, säger Savolainen.

Finska konsumentverket har nu startat en utredning mot Tesla.

Även kanadensiska ägare har drabbats av problem på landets snöiga och saltade vägnät. Flera ägare visar upp bilder på nästan nya Tesla Model 3 där lacken lossnar och bilarna rostar efter minde än ett år.

Roger-Pierre Gravels bil har drabbats av rost efter bara 3500 mil på vägarna. Men enligt Tesla finns det ingen garanti som täcker, felen beror på grus och sten på vägen.

– Bilen är dåligt konstruerad. Skräpet på vägen träffar bakvingen och får lacken att trilla av säger, han till TVA Nouvelles.

Tillsammans har de nu startat en Facebook-grupp och en klagosajt där de planerar en grupptalan mot att Teslas garantier inte täcker felen på de nästan nya bilarna.

Från Sverige har hittills inga stora problem rapporterats. Många ägare visar upp på Facebook att de skyddat sina bilar med både foliering och stänkskydd för att inte drabbas av rostproblem. En svensk vinter i saltslask kommer sannolikt avslöja om Tesla hunnit få ordning på problemen då de svenska bilarna började levereras. Till skillnad från andra bilmärken har Tesla ingen rostskyddsgaranti.

De Model S-bilar som rullat länge i Sverige är till skillnad från Model 3 byggda i aluminium och kan inte rosta.

NyTeknik

3. Hans Tesla tappade i räckvidd – stämmer tillverkaren

TT

2019-08-09 07:51

Elbilstillverkaren Tesla stäms av en bilägare, som hävdar att äldre bilars batterikapacitet strypts av en mjukvaruuppdatering.



Tesla model S

Stämningsansökan har lämnats in till en domstol i Kalifornien, där anmälaren begär att den ska få status som grupptalan.

Problemen verkar ha uppstått i maj, då Tesla tillhandahöll en uppdatering sedan en Model S fattat eld i Hongkong. Tesla uppgav att man såg över inställningarna för laddning och temperatur, med det uttalade målet att bättre skydda batteriet och öka dess livslängd.

Sedan dess har frågan om sämre batterikapacitet varit en het fråga på nätforum, där en del ägare hävdar att de tappat så mycket som 64 kilometer i räckvidd per laddning.

”En mycket liten andel ägare av äldre modell S- och Model X-fordon kanske har märkt en liten minskning av räckvidden när de laddas till ett maximalt laddningstillstånd efter en mjukvaruuppdatering, utformad för att förbättra batteriets livslängd,” uppger Tesla i en kommentar.

Tesla började i förra veckan att fjärruppdatera bilar i syfte att åtgärda problemet, enligt bolaget.

TT

NyTeknik

4. Tesla visar upp kinesiska Gigafactory – ska vara igång i november

2019-08-07 10:30

Simon Campanello

Tesla har släppt nya drönarfoton från bygget av Gigafactory 3 i Shanghai. Går allt enligt planerna kan tillverkningen dra igång innan årsskiftet.



Ett drygt halvår efter byggstart börjar Teslas anläggning i Kina ta form ordentligt. Under gårdagen släppte biltillverkaren nya drönarbilder på Gigafactory 3 i Shanghai.

Målsättningen är att delar av fabriken ska vara i drift redan i november. I den första etappen siktar Tesla på att tillverka uppemot 3 000 exemplar i veckan av storsäljaren Model 3. När verksamheten växlat upp till max ska den siffran öka rejält. Uppemot 500 000 bilar per år ska lämna bandet i Shanghai, vilket motsvarar ett snitt på drygt 9 600 bilar i veckan.

Förra veckan avslöjade den japanska nyhetsbyrån Nikkei att Tesla på sikt kommer att behöva betala stora summor i skatt till den kinesiska staten för fabriken. Notan från 2023 och framåt kommer att landa på 323 miljoner dollar per år, drygt 3 miljarder kronor med dagens växelkurs. Om Tesla inte kan eller vill betala måste fabriken enligt avtalet överlämnas till lokala myndigheter.

Av dokumenten som Nikkei tagit del av framgår också att Tesla har för avsikt att investera 2,04 miljarder dollar, nära 20 miljarder kronor, i anläggningen under de kommande fem åren. Delar av finansieringen är redan säkrad i form av ett lån på knappt fem miljarder dollar från fyra kinesiska storbanker.

En mer ingående bild av bygget i Shanghai hittar du i den drönarfilmade videon nedan.

FILM: https://youtu.be/RAOFyG3MMQ8



5. McDonald’s nya vägskyltar visar vägen för elbilen till nya laddstationer

augusti 7, 2019

Hälften av bilägarna i Sverige tar bilen på semestern, men för elbilsägarna är det endast 36 procent. Det visar en undersökning gjord av hamburgerrestaurangen McDonald’s.



I takt med att antalet elbilar ökar i Sverige vill McDonald’s hjälpa till att bidra till en ökad tillgänglighet på laddstationer. En av tre tycker idag att det inte finns tillräckligt många laddstationer för att ta sig fram obehindrat visar undersökningen.

Annons

– För oss har det blivit en självklarhet att vara en del av att bygga upp infrastrukturen för laddstationer i Sverige. Vi behöver ställa om till ett fossilfritt resande för att möta klimatmålen till 2030. Med vår storlek och tillgänglighet har vi möjlighet att hjälpa fler att göra ett hållbart val, genom att ta elbilen på vägarna, säger Henrik Nerell, Miljöchef, på McDonald’s Sverige.

För att möta upp behovet planerar nu McDonald’s att bygga ut antalet laddstationer på totalt 80 restauranger över hela landet. Utbyggnaden ska vara klar till 2020.

Nya skyltar visar vägen för elbilen

För att underlätta vägen till laddningen och visa på ett tydligt ställningstagande har restaurangen tagit fram en ny vägskylt. Skylten visar ett minutpris på elbilsladdning; och priserna på Big Mac och Happy Meal.

– Skylten är ett nytt och roligt sätt att manifestera hur vi är med och bidrar till utvecklingen inom hållbara transporter, säger Henrik.

Skyltarna kommer att finnas i anslutning till McDonald’s restauranger i Mjölby och Munkedal

Feber

6. Så här fungerar instrumenten på nya Corvette

Av Roger Åberg 2019-08-09 kl 12:00

En titt på inredningen



FILM: *https://youtu.be/nXNxNtjXnCM*

Här vi en titt på hur inredningen i nya Corvette ser ut. Vi får även en genomgång hur de olika skärmarna fungerar i olika lägen. Chevrolet verkar gilla alternativ och många funktioner finns både på skärmen och antingen på knappar i ratten eller på mittkonsolen.



Här är nya Corvette C8!



Nya Corvette C8 i princip utsåld

ViBilägare

7. Skiss avslöjar Hyundai i10:s nya look

Publicerad 2019-08-07 10:56

Text Carl Hempel

Tredje generationen av Hyundais småbil verkar få en rejäl omvandling.



Hyundai har precis släppt en skiss på den nya i10 inför den officiella presentationen på bilmässan i Frankfurt nästa månad. Enligt skissen verkar bilen fått en hel del designförändringar.

Bilen ser både lägre och bredare ut än tidigare version. Runda varselljus har placerats på den nya grillen som också ser ut att blir bredare. Under grillen sitter triangelformade luftintag som Hyundai kallar för ”Air- curtains”.

Sedan tidigare har Hyundai avslöjat att bilen kommer att byggas i Europa och utrustas med en hel del nya teknik- och säkerhetsfunktioner. Bland annat kommer i10 med trådlös smartphone-laddning, rear view-kamera och ett flertal förarassistanssystem.

Hyundai i10 förväntas gå till försäljning någon gång nästa år.

Hyundais solceller ska ge längre räckvidd

Kraftigt vinstlyft för Hyundai

Hyundai lanserar ny modell i Europa

Sommartest, tutor vi minns, doftprov och nyförvärv

Barnsäkerhet och törstig e-tron

Hyundai, Kia och Rimac bygger sportiga elbilar

Feber

8. Honda NSX kommer i klassisk gul färg

Av Roger Åberg 2019-08-08 kl 20:00

Det är inte fult med gult



Honda NSX är en klassisk modell och den första generationen såldes i en numera klassisk gul färg. Hela 20 procent av de som såldes mellan 1997 och 2003 var faktiskt gula. Färgen hette Spa Yellow och Indy Yellow Pearl på vissa marknader och det är det senare namnet man använder när man nu tar tillbaka färgen till senaste generationen NSX.





9. Lamborghini kan tvingas skrota V12:an – av utsläppsskäl

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-08-07, 13:41

Miura, Countach, Diablo och Aventador är exempel på modeller som tjänstgjort som flaggskepp för Lamborghini. Alla med en sak gemensamt – ett hjärta bestående av tolv cylindrar i v-formation.



I nuläget är det Aventador som är Lamborghinis V12-flaggskepp. Och det kan bli den sista modellen med med den ikoniska tolvan. Enligt uppgifter till automobile skulle det kosta 55 miljoner euro, motsvarande 590 miljoner kronor, att göra V12:an kompatibel med den kommande Euro 7-utsläppsnormen. Något som ägaren Volkswagengruppen inte sägs vara speciellt pigga på.

De är istället mer intresserade av att utveckla hybridiserade och turbomatade V8-motorer för både flaggskeppsmodellen och modellen under, alltså uppföljaren till Lamborghini Huracan.
Om det skulle bli så att både Huracan och Aventadors uppföljare får V8-or istället, så kommer det knappast ha någon försämrande inverkan på bilarnas prestanda – tvärt om.

Automobile erfar att den fyraliters V8-an som just nu utvecklas av Porsche, och som troligtvis blir den enhet som ersätter både V10:an och V12:an, kommer vara god för närmare 800 hästar. Kraften behöver vi alltså inte oroa oss för, annat är det med karisman som medföljer Lamborghinis V12:or.

Officiell: Lamborghini Aventador SVJ är snabbaste produktionsbilen – har 770 hk V12

Lamborghini Aventador SV under 7 minuter på Ringen

Lamborghini Aventador LP750-4 Superveloce – äntligen officiell

Patrik Lundin

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Lamborghini siktar på Le Mans 24-timmarslopp

Peter Klemensberger 8 augusti 2019

Sportbilstillverkaren Lamborghini överväger att ställa upp i det klassiska långloppet LeMans 24-timmars.



Lamborghinis vd och tidigare chef för Ferraris Formel 1-stall, Stefano Domenicali, har avslöjat att Lamborghini överväger att ställa upp Le Mans24-timmarslopp 2021, enligt brittiska Autocar. Satsningen kommer som en reaktion på det nya reglementet som gäller från nästa år och öppnar för mer standardbetonade bilar.

Arbetet med en studie är redan på gång och ska vara klart innan årets slut. Innan dess finns egentligen inget mer att tillägga, menar Domenicali.

Idén med en Le Mans-satsning kom med specialbygget SC18 som vi skrev om i höstas och som ses på bilderna till denna artikel. Med den bilen visade man vad man var kapabla till utan att investera i ett helt nytt kostsamt projekt.

SC18 byggdes av märkets tävlingsavdelning Squadra Corse och baserades på Aventador SVJ –en bil du kan se oss på Teknikens Värld ratta här.

GALLERI
Lamborghini SC18
10 bilder

SVENSKA DAGBLADET

11. Toyota Corolla medelväg med viss guldkant

TT Publicerad 2019-08-03

Toyota Corolla är en nästan lika självklar ingrediens i det svenska folkhemmet som kafé-program i tv, husvagnssemester och ärtsoppa på torsdag. Nya Corolla har vuxit en aning och vill framför allt höja sig över mängden i fråga om design och körupplevelse. Hur långt räcker det?



Biltest Toyota Corolla.

Medelväg med viss guldkant

Ibland inträffar det fullständigt oväntade. Som härom dagen, då min tolvårige son klev in i nya Toyota Corolla och sa "den här bilen är läcker, en sån här skulle jag vilja ha".

Hans nyfikenhet på de testbilar jag kör är för det mesta begränsad. Främst är det sportbilar och gärna ombyggda, trimmade och spektakulära sådana som fångar hans intresse – det vill säga snarare bilar han ser på Youtube än på vår parkeringsplats.



En liten aning större kaross med kraftfullare linjer präglar nya Toyota Corolla. Den ersätter både föregångaren Auris och den större modellen Avensis.



Fotografen Anders är 186 centimeter lång och skrapar hjässan i taket. Han hamnar dessutom så högt att han måste böja sig en smula för att se ut genom sidofönstren. Baksätet är inte nya Corollas bästa gren.

Toyota Corolla är bilvärldens svar på hushållsosten. Man kan köpa den för att mätta ett behov utan att reflektera särskilt mycket. En bra bil utan extravagans. Så har det åtminstone varit under modellens första 53 år och elva generationer.

De senaste tolv åren har Corolla av någon svårbegriplig anledning hetat Auris på den svenska marknaden, men med den tolfte generationen är ordningen återställd. Nya Corolla vill höja sig lite över konkurrenter och föregångare genom att erbjuda en mer personlig stil och högre utrustningsnivå. Modellen ska täcka upp för både Auris och den numera nedlagda storasystern, Avensis.

Det är kanske det min unge son identifierar. Nya Corolla har en interiör med svepande former och en svalt modern atmosfär. Plastmaterialen är snäppet trevligare att se på och röra vid än vad som har varit brukligt i Toyotas basmodeller.

Köparen kan välja mellan femdörrars halvkombi och en vanlig kombi. Det är den sistnämnda vi har provkört. Framstolarna har inte bara snajdig form utan är även sköna att sitta i, både långa och korta provförare verkar trivas. Baksätet är inte lika trevligt.

Dels skymmer de fina framstolarna sikten onödigt mycket, dels är takhöjden förvånansvärt skral. Provbilen har visserligen ett stort och delvis öppningsbart panoramasoltak, som låter ljuset flöda in i kupén. Men det stjäl utrymme. Fotografen Anders är 186 centimeter lång och skrapar hjässan i taket.



Svalt eleganta former i nya Corolla. Ergonomin är utmärkt. Den delvis digitala instrumenteringen fungerar bra. Den stora menyskärmens gränssnitt är inte lika vasst som i de bästa europeiska bilarna.

Det finns tre motorer att välja mellan. Minst och billigast är en 1,2-liters bensinmotor på 116 hästkrafter. Nästa steg är en självladdande hybrid (bensin och el) på 122 hästkrafter. Toppversionen, som vi har kört, har en tvåliters hybrid (bensin och el) på hela 180 hästkrafter.

Den sistnämnda finns i provbilen och fungerar finfint ihop med en steglös automatlåda. Omkörningar i landsvägsfart går kvickt och den lite sega, artificiella känsla som har präglat många av Toyotas och systermärket Lexus hybrider genom åren är numera borta.

Problemet är att hushållsosten – eller om den möjligen förvandlats till en herrgårdsost – har ett pris som indikerar att den hör hemma i delikatessdisken. Provbilen med stora motorn och högsta utrustningsnivån, Executive, kostar 335 00 kronor plus 8 500 kronor för navigationssystem och 13 900 för glastaket.

Billigast är Corolla Touring Sports 1.2 Life för 194 900 kronor. En mer trolig medelväg för många köpare är 1,8 Hybrid Style för 267 900 kronor. Corolla fortsätter att vara en klok och till synes välbyggd bil mitt i startfältet. En bil som köps med förnuftet snarare än känslocentret – även om en tolvårig bilentusiast alltså kan tända till på dess design.

Specifikationer

Grundpris:	335 400 kronor (2.0 Style 287 900, billigaste version 1.2 Life 194 900 kronor).
Förbrukning:	5,3 liter/100 km (WLTP).
Koldioxidutsläpp:	121 gram/km (NEDC-korr).
Motor:	Fyrcylindrig 2,0-liters bensin plus elmotor.
Kraftöverföring:	Steglös automatlåda, framhjulsdrift.
Skatt:	360 kronor.
Max effekt:	180 hästkrafter (systemeffekt bensin plus el).
Max vridmoment:	190 newtonmeter (systemvridmoment bensin plus el).
Tjänstevikt:	1 606 kg.
Längd/bredd/höjd (i meter):	4,65/1,79/1,44.
0–100 km/tim:	8,1 s.
Toppfart:	180 km/tim.

Motor/växellåda

Betyg: 4 av 6

Toyota har mer än 20 års erfarenhet av hybridmotorer. Drivlinan i nya Corolla fungerar utmärkt och övergången mellan el- och bensindrift sker sömlöst. Bra kraft! Den steglösa automatlådan kan kännas ovan till en början men bidrar sannolikt till lägre bränsleförbrukning.

Ekonomi/miljö

Betyg: 2 av 6

Provbilens pris är uppe i det blå, men med mer modest (det vill säga sämre) utrustning hamnar Corolla i ett bättre läge. Andrahandsvärdet kan förmodas vara bra. Koldioxidutsläppen är bra för en bensinbil, men kan inte konkurrera med laddhybridernas siffror.

Köregenskaper

Betyg: 3 av 6

Toyotas hybridbilar har haft en avdomnad, smått artificiell körkänsla. Den har till stor del skurats bort i nya Corolla som känns piggelin. Framför allt är bilen extremt lättsam i umgänget – det känns som om friktionen är låg i hela bygget. Anständig fjädringskomfort, halvdan ljudkomfort.

Säkerhet

Betyg: 5 av 6

I Euro NCAPs säkerhetsbedömning fick Corolla bra delpoäng för hur den skyddar både vuxna och barn i händelse av kollision. Delpoängen för förarstödssystem blev inte lika högt, men sammantaget landar Corolla ändå på högsta betyg och får fem stjärnor av utvärderingsprogrammet.

Helhet

Betyg: 3 av 6

Det vilar en air av bekymmerslöshet över nya Toyota Corolla. ”Köp mig, tyck att jag är lagom snygg och trivsam, slit mig under en oändlig mängd vardagar och förvänta dig ett lågt behov av reparationer.” Men det finns gott om dugliga konkurrenter i det här segmentet – med olika prisnivåer, drivlinor och karaktärer. Vårt råd: provkör flera innan du bestämmer dig.



Hybridsystemets arbetsmetodik kan följas på bilens digitalskärmar.
Batteriet får laddning av bensinmotorn samt återvunnen bromskraftsenergi.



Designen är betydligt mer karaktärsfull framtill på nya Toyota Corolla. Märket försöker hiva sig upp ur den gråmelerade bilbyggartraditionen. Koncernchefen Akio Toyodas order lyder ”no more boring cars”.



En fyrcylindrig bensinmotor samarbetar med en elmotor. Tillsammans ger de som mest 180 hästkrafter vilket leder till bra fartresurser och säkra landsvägsomkörningar.



Läderimitation med synliga ”sömmar” ingår i den högsta utrustningsnivån.



Hybridteknik har närapå blivit synonymt med Toyota. Redan 1997 kom den första modellen med el- och bensinmotor. 2019 har Toyota fasat ut flertalet dieselmodeller och prioriterar självladdande hybrider i stället.



18-tumsfälgar ingår i det mest påkostade och rejält dyra utrustningspaketet. Sannolikt blir både rullkomfort och bullernivå bättre med mindre fälgar och däck med högre profil.



Många bilköpare överger den traditionella kombin för en suv,
men åtminstone i Sverige är ännu suget efter en praktisk "herrgårdsvagn" fortfarande stort.

Två konkurrenter



Ford Focus ST-Line 1.5T
253 900 kronor. 182 hästkrafter. 127 gram/km (NEDC-korr).
Ford erbjuder många motor- och utrustningsvarianter till nya Focus, men ingen hybrid. Här är en 182-hästars bensin med manuell låda. Lyxversionen Vignale finns endast med diesel-motor. Oväntat svag i grenar som körkänsla och komfort.



Kia Ceed Sportswagon GT Line 1.4T DCT
219 900 kronor. 140 hästkrafter. 143 gram/km (WLTP).
Även Kias modell i samma segment är tämligen färsk. Ceed finns i likhet med Corolla och Focus både som halv- och helkombi. Den sistnämnda har ett rejält stort bagageutrymme och är på de flesta sätt en trivsam och funktionell vardagskamrat.

ALLT OM BILAR

12. TEST: Dieselexpressen S6 är på gränsen till överflödig

Publicerad 7 aug 2019 17:00

Sedan den första generationen Audi S6 lanserades 1994 har det suttit en hel del olika maskner under huven. Samtliga har drivits av bensin. Nu är det dock slut med det då Audi storsatsar och fokuserar helt på dieselmotorer på den europeiska marknaden.



Regntyngda moln hänger i luften över Frankfurt när jag sätter mig i förarsätet på en lysade röd S6 Avant TDI. Stolarna har både hög komfort och kniper åt kring benen samt ryggen på ett betryggande sätt. Stolarna i just denna bil är de så kallade S Sportstolarna som kostar 12 100 kronor extra. Interiört är det inte mycket som skiljer S6 från vanliga A6, ratten är fortfarande rund i stället för att vara kapad i nederkant vilket är populärt bland sportigare bilar.

Bland de svarta plastpanelerna, pianolack och silverfärgade detaljer sitter tre stora skärmar som dominerar förarmiljön. Audis konfigurerbara digitala instrumentering är standard, likaså de två stora infotainmentskärmarna i mittkonsolen.

LÄS MER: TEST: Audi A4 Allroad ska konkurrera ut Volvo V60

Förstärkt motorljud för sportbilskänsla

Jag trycker ner startknappen framför växelväljaren och motorn brummar i gång med ett ljud som inte låter så mycket som en diesel, alla fall inte i kupén. När jag kliver ur bilen envisas den med att stänga av sig så fort dörren öppnas. Men med hjälp av en kollega får jag till sist höra ljudet utifrån och då är det ingen tvekan om vad det sitter för motor under huven då ett tydligt dieselknatter hörs. Ljudet i kupén är alltså förstärkt via bilens högtalare för att signalera att detta är en sportbil. Enligt Audi har de behövt göra på detta sätt på grund av att katalysator och liknande gör att det inte finns tillräckligt med tryck kvar när avgaserna väl kommer till ljuddämparen för att ge ett riktigt maffigt ljud. Antingen så gillar man det eller inte, jag hör personligen till den senare skaran.



Motorn i fråga är Audis nya treliters V6-diesel, samma som också sitter i S7 Sportback och SQ5, och kommer att sitta i S4 när den väl lanseras. I S6 levererar den 349 hästkrafter och maffiga 700 newtonmeter mellan 2 500-3 100 r/min. Den har både turboladdning och kompressor. Den sistnämnda är en elektrisk sådan, liknande den som vi tidigare sett i värstingen SQ7. Men detta är en vidareutveckling som får extra hjälp av 48-voltsystemet. Resultatet är en motor som levererar massiv effekt utan turbolagg men jag upplever ändå en viss fördröjning i accelerationen som kan skyllas på växellådan.

LÄS ÄVEN: TEST: Mercedes GLC – komfortabel men osäker

Komforten inte så oväntat på topp

Den åttastegade tiptronic-lådan tar några millisekunder på sig att växla ner när gasfoten blir tung men när den väl hittat rätt växel är accelerationen kraftig. Det är ingen jättefördröjning men tillräckligt för att den ska uppfattas som lite slö. Nya S6 är i princip lika snabb som sin föregångare. 0-100 km/h klaras på 5,1 sekunder medan föregångaren gjorde det på 4,9 sekunder. Fördelen med nya S6 är dock att den har avsevärt mycket längre räckvidd med 112 mil i stället för föregångarens knappa 70 mil.

Det kräver dock att du valt till den större 73-literstanken som Audi Sverige tacksamt nog valt att montera som standard. Snittförbrukningen sägs vara 0,65 l/mil enligt den nu utgående NEDC-körcykeln som är de enda förbrukningssiffror Audi delar med sig av i nuläget. Siffrorna för den mer rättvisande WLTP-körcykeln kommer inte att presenteras förrän i slutet av året.

Vid körning i vanligt körläge känns S6 i princip likadan som vanliga A6. Det vill säga riktigt komfortabel både fjädrings- och ljudmässigt. Provkörningsbilen är utrustad med akustikglas i de främre sidorutorna vilket gör gott för öronen men kostar 6 100 kronor extra. Att komforten är på topp råder det inga tvivel om och vanliga A6 är faktiskt tvåfaldig testvinnare, den senaste i Teknikens Värld nummer 12/2019.

LÄS MER: Världens första test av drömbilen Polestar 1



Ratt som är kapad i nederkant går att få mot 2 900 kronor extra.

Tillgång till kraft i överflöd

När jag med Drive Select-knappen navigerar till dynamiskt körläge spänner sig S6. Gasrespons blir kvickare, styrning och fjädring vassare och det simulerade motorljudet högre. S6 är en stor bil och upplevs även som en sådan på de smala landsvägarna kring Frankfurt, tillvalet fyrhjulsstyrning hjälper visserligen till att ”krympa” bilen och efter ett tag känner jag mig som hemma. Detta blir särskilt användbart i stadstrafik och parkering då vändcirkeln minskas med 1,1 meter. Under mer aktiv körning upplevs S6 trygg och det är härligt att ligga på lite längs kurviga vägavsnitt, motorn levererar verkligen efter förväntan och jag finner mig aldrig i brist på kraft. Snarare som att jag hela tiden har tillgång till kraft i överflöd, och efter en stunds underhållande körning för att se vad nya S6 går för finner jag mig hellre puttra fram lugnt och beskedligt.

Kanske är hela bilen i sig lite överflödig, en vanlig A6 med 40 TDI eller 50 TDI skulle räcka minst lika bra, de är också 265 000 respektive 115 000 kronor billigare. De exteriöra detaljerna som särskiljer S6 från ”pöbeln” är också så pass diskreta att det krävs ett tränat öga för att se att det gömmer sig något extra under skalet. Dessutom är detta ingen bil som du skulle ta till trackdays som skulle motivera den extra prestandan. I ett land som Tyskland är S6 mer motiverad där hastigheterna på autobahn är höga men i ett land som Sverige är den helt enkelt överflödig.



Köregenskaper

Snäppet vassare än vanliga A6. I Sport-läge är styrningen välavvägd och även om bilen känns tung är den lätthanterad. Fyrhjulsstyrning hjälper till.



Säkerhet

Toppbetyg i krocktester och gott om säkerhetsutrustning som standard.



Design

I grund och botten samma som vanliga A6 men tack vare små diskreta detaljer blir helhets-intrycket snyggare. Bäst blir det om du väljer paketet med exteriöra svarta detaljer.

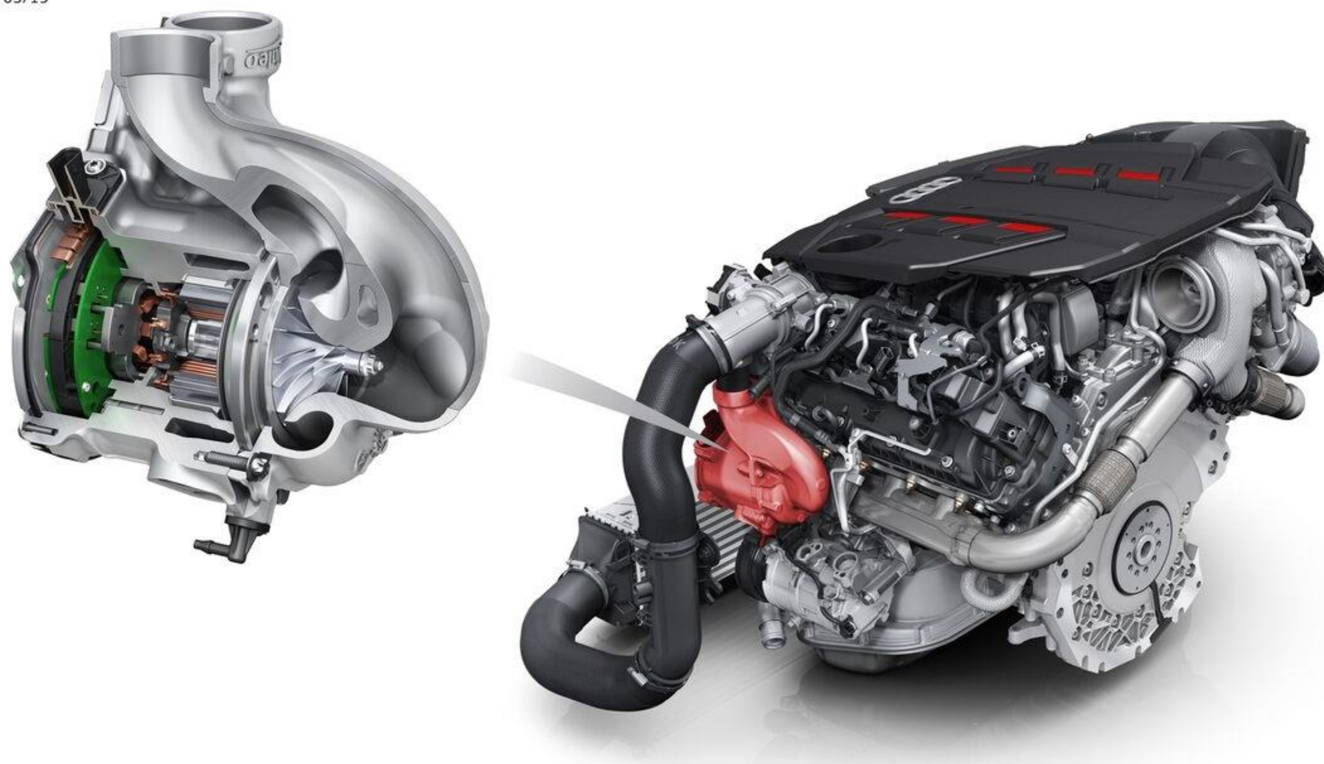


Komfort

I grunden hög komfort även med skruvfjädring, ännu bättre blir det om du väljer den adaptiva luftfjädringen.



Audi S6 Avant TDI
Elektrisch angetriebener Verdichter (EAV) im 3,0 Liter-V6-TDI-Motor
Electric powered compressor (EPC) of the 3.0 litre V6 TDI engine
05/19



Ekonomi 

Dyr i inköp, hög förbrukning när gasfoten är tung och skattekostnaden drar också i väg på grund av koldioxidutsläppet.

Totalt: 18 (av 25)

Energideklaration
Koldioxidutsläpp per kilometer (g)

A++. Under 50	A++
A+. 51–75	A+
A. 76–95	A
B. 96–120	B
C. 121–150	C
D. 151–175	D ◀ D
E. 176–200	E
F. Över 200	F

Med ett koldioxidutsläpp på 171 gram/km får Audi S6 Avant TDI ett D-betyg.



AUDI S6 AVANT TDI

Miljö
Koldioxidutsläpp: 171 gram/km.
Bensinförbrukning NEDC: 6,5 liter/100 km.
Miljöförmåner: Ej bonusberättigad.

Ekonomi
Pris: 715 000 kronor.
Årlig fordonsskatt: 9 928 kronor.
Bränslekostnad 2.000 mil/år: XXX kronor.
Servicekostnad 3 år/6 000 mil: Ingen uppgift.
Garantier: Nybil 2 år, vagnskada 3 år, genomrostningsgaranti 12 år, lackgaranti 3 år.

Teknik
Motor: 6 cylindrar, 3 liter, 349 hk vid 3 850 varv/min, 700 Nm vid 2 500–3 100 varv/min.
Drivning: Fyrhjulsdrift.
Växellåda: 8-växlad automat.
Acceleration 0-100 km/h: 5,1 sekunder.
Toppfart: 250 km/h.

Mått/vikt
Längd/bredd/höjd: 495/189/148 centimeter.
Bagagevolym: 550-XX liter.
Maximal släpvagnsvikt: 2 100 kilo.



13. 50 000 för att reparera oljedrickande Audi – men bilägaren fick rätt

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-08-07, 11:48

2,2 liter olja på 100 mils körning. Nu får bilfirman betala ersättning.



För dig som läser auto motor & sport är det ingen överraskning att Volkswagenkoncernens bensinmotorer med turbo kan dra mycket olja – och då handlar det främst om Audis motorer.

Vi har tidigare skrivit om problemet som kan bli dyrt att reparera och som också inneburit att en stor bilåterförsäljare i Stockholm helt enkelt slutade sälja bilarna.

Problemet med oljesörplande Audibilar blev väldigt uppenbart för en bilköpare från Norrköping. Hon slog till på en begagnad Audi A4 för 129.900 kronor av en lokal bilfirma, men märkte tio dagar efter köpet att bilen drog väldigt mycket olja.

Hon hörde av sig till bilfirman som bekräftade att Audis motorer kan dra mycket olja.

Några vändor senare gjordes ett oljeförbrukningstest på en auktoriserad Audiverkstad som konstaterade att bilen drog 2,2 liter olja på 100 mils körning. Men bilfirman som sålt bilen ville inte häva köpet eller avhjälpa felet.

Bilköparen kände sig tvungen att reparera felet eftersom hon var i behov av en bil. Motorn byttes ut – och det kostade nästan 50.000 kronor. Köparen anmälde bilfirman till Allmänna Reklamationsnämnden (ARN).

Bilfirman hävdar i sitt svar att de anlitat en verkstad där teknikerna inte konstaterade något fel och att en reparation inte skulle göra någon skillnad. Ytterligare en verkstad gav samma besked. Bilfirman har också erbjudit köparen en annan, likvärdig bil, men det gick inte köparen med på.

ARN har nu levererat sitt beslut. Det är ingen tvekan om att bilen hade ett allvarligt motorfel eftersom både kolvar och vevstakar behövde bytas. Eftersom bilfirman inte kunnat bevisa att felet inte fanns när bilen såldes är det bilfirman som är ansvarig.

Bilfirman har heller inte försökt avhjälpa felet, enligt ARN, och bilköparen fick därför åtgärda felet på annat håll. Beslutet från ARN blir att bilfirman måste betala reparationen på 49.473 kronor om de inte vill hamna på Råd & Röns "Svarta lista".

Audi och BMW får bakläxa – motorerna drar för mycket olja

Bilhandlare slutar sälja vissa Volkswagen- och Audimodeller: "Orkar inte med eländet"



14. Gröna Bilister: HVO-diesel bättre än elbil

Redaktören bytbil 2019-08-07

Men varnar för att HVO skövlar regnskogen



Att köra en dieselbil på HVO eller en gasbil på biogas är mer miljövänligt än en elbil som körs på nordisk elmix. Det slår Gröna Bilister fast i en ny rapport om drivmedels hållbarhet. – Men palmoljan i HVO är problematisk, säger Per Östborn, drivmedelsansvarig hos Gröna Bilister.

Vilken bil och vilket drivmedel ska jag välja för att vara mest miljövänlig och ha en teknologi som står sig? Det frågar sig många svenska bilister i dag.

En ny rapport från organisationen Gröna Bilister kommer med flera förvånande svar. Elbilen är enligt Gröna Bilister inte det mest klimatsmarta alternativet om den inte laddas med miljömärkt el enbart producerad i Sverige.

För att nå fram till ett fossilfritt Sverige år 2030 behöver vi sannolikt kombinera flera olika drivmedelsalternativ, elbilar, biodiesel, biobensin och bränsleceller.

Enligt Gröna Bilister är i dag elbilen inte det bästa alternativet för att minska CO2-utsläppen när de utgår från drivmedelsproducenternas och elbolagens egna siffror som de ställer sig bakom.

Förvånande nog är en dieselbil som körs på HVO bättre för klimatet än motsvarande elbil. Detsamma gäller en bil som körs på biogas. Anledningen är att den ”nordiska residualmixen” av el som anses vara den mest realistiska innehåller 35 procent fossil energi och gör att elbilen bidrar till klimateffekten mer än en dieselbil som körs på HVO. Gröna Bilister har ändå inte tagit hänsyn till batteritillverkningens klimatpåverkan.

– Ja, det stämmer att HVO bidrar mindre, men det finns andra problem med HVO som gör det tveksamt att välja, i dag görs den till stor del av palmolja från Indonesien, vilket bidrar till skövling av regnskogen, så jag rekommenderar ändå en elbil till den som vill vara maximalt klimatsmart. Gärna en mindre modell, säger Per Östborn på Gröna Bilister.

Enligt Gröna Bilister tillverkas 33 procent av Sveriges biodrivmedel av palmoljeprodukter och bidrar indirekt till skävling av regnskog i Indonesien. Något som inte håller i längden.

– Den dagen vi kan ställa om och göra HVO på svensk skogsråvara så kan man tanka det med gott samvete.



15. Gröna bilister redovisar drivmedlens ursprung och klimatpåverkan

Av Anders Jansson

Publicerad 2019-08-07, 08:54

Nästa år måste drivmedelsbolagen deklarera klimatpåverkan och ursprung för sina drivmedel på bränslepumpar, gasmackar och laddstationer.



I väntan på detta redovisar nu Gröna Bilister sin rapport Drivmedelsfakta 2019 där de går igenom dessa uppgifter för de drivmedel som såldes i Sverige år 2018. Uppgifterna i rapporten bygger på Energimyndighetens publikation Drivmedel 2018 som redovisar drivmedelsbolagens egen rapportering gällande försäljningen år 2018.

Gröna Bilisters rapport visar att den förnybara andelen av drivmedelsanvändningen under 2018 steg till 23 procent. Den genomsnittliga andelen förnybar biogas i fordonsgasen nådde 94 procent. Även etanolanvändningen vände uppåt efter flera års nedgång. Den visar även att elektrifieringen skjuter fart även om det enligt rapporten ännu inte finns någon samlad statistik över hur mycket el som används som drivmedel.

"Det bubblar i bränslegrytan och vi slänger i många förnybara ingredienser", säger Martin Prieto Beaulieu, generalsekreterare i Gröna Bilister. "Det är bra att gilla olika även när det gäller bilar och bränslen. Om några kör på el, några på biodiesel, några på biogas och andra på etanol maximerar vi chansen att den hållbara produktionen ska hinna möta efterfrågan".

Gröna bilister känner dock en ökad oro över de förnybara drivmedlens hållbarhet. Förra året importerades 89 procent av råvarorna till biodrivmedlen. Palmolja och PFAD utgjorde tillsammans 49 procent av råvarorna till förnybar HVO-diesel. Det innebär att 33 procent av alla biodrivmedel som användes i Sverige förra året var tillverkade av palmoljeprodukter och att 7,5 procent av alla samlade drivmedel var tillverkade av palmoljeprodukter.

När det gälle de fossila drivmedlen visar rapporten att nuvarande information om råvarornas ursprung är mycket bristfällig. Endast ett bolag uppfyllde de formella kriterier som tvingar dem att rapportera ursprunget hos den råolja de raffinerar till bensin och diesel. Energimyndigheten kan inte heller redovisa dessa uppgifter på grund av sekretessregler vid publicering av statistik.

"Ursprungsdeklarationen vid pump kommer att förbättra situationen", säger Per Östborn, drivmedelsansvarig i Gröna Bilister. "Den innebär att drivmedelsbolagen öppet måste redovisa ursprungsländerna till sin fossila råvara om de själva vet vilka de är."

Gröna Bilister menar också att även om drivmedelsbolagen importerar färdiga fossila drivmedel är risken stor att de ändå inte kan säga var råoljan kommer från. Det saknas fortfarande system för att spåra alla fossila drivmedel tillbaka till oljekällan.

"Gröna Bilister uppmanar de nytillträdda svenska EU-parlamentarikerna att verka på europeisk nivå för att göra de fossila drivmedlen spårbara på samma sätt som biodrivmedlen redan är", säger Johanna Grant, ordförande i Gröna Bilister. "Om vi vill rädda klimatet duger det inte att ställa lägre krav på fossila drivmedel än på förnybara."



Svenska forskaren om HVO: "Vi behöver producera mer i Sverige"



Stor guide: Här är bästa dieseln för din bil – jämför alla mackar



Guide: Nya alternativa bränslen som räddar förbränningsmotorn – och miljön



Anders Jansson



16. Mattias Goldmann, vd för Fores: Lyssna på bensinupproret!

Av Mattias Goldmann, Publicerad 2019-08-07, 10:27, uppdaterad 2019-08-07, 13:52

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

Mattias Goldmann, vd för tankesmedjan Fores: "Ta till vara upprorets inriktning, det ska vara möjligt att transportera sig till en rimlig kostnad i hela landet."



Mattias Goldmann, vd för tankesmedjan Fores med 2030-sekretariatet.

Jag har själv varit snubblande nära att skriva på Bensinupproret 2.0, så besviken är jag på hur politiken hittills hanterat klimatomställningen. Fokus har varit på att sänka priserna på elbilar i garaget och solceller på taket, medan den som knappt har råd med full tank och har svårt att få ihop till hyran är bortglömd och övergiven.

Men ännu har vi inte Gula västar som i Frankrike. De hundratusentals människor som skrivit under upproret, har inte skridit till handling. Det ger oss tid att ändra fokus på klimatomställningen så att vi enas som land – inte splittras. Jag har fem tankar:

1. "Pay as you drive" i fokus. Den som kör bil i storstadens stadskärna bör betala mer än den som kör på landsbygden – både för att bilen gör mer skada i innerstan och för att det finns fler alternativ till bilen där. Vi har redan trängselskatten i Stockholm och Göteborg, och en kilometerskatt på tunga fordon är på gång. Bygg vidare på detta!

2. Ställ om befintliga bilar till förnybart. Den som har en några år gammal bil kan bli fast i ett allt dyrare fossilberoende. Inför en bonus för konvertering av befintliga bensin- och dieselfordon till biogas, etanol eller biodiesel HVO.

3. Se till att begagnade miljöbilar stannar i landet. Begagnade elbilar och laddhybrider exporteras till Norge, gasbilar till Tyskland. Det drabbar den som vill kunna köra billigt, fossilfritt och utan oro för bensinpriset. En förändrad bonus, där en del betalas ut efter att bilen använts i några år, ger oss en grönare andrahandsmarknad där fler får råd att välja grönt.

4. Producera mer förnybart. 80 procent av biodrivmedlen som vi använder i Sverige importeras, med stor risk för kraftiga prisökningar eller brist när den globala efterfrågan nu ökar snabbt. För att säkra att biodrivmedel tankas billigt framgent, men också för fler gröna jobb, måste biodrivmedelsproduktionen i Sverige öka.

5. Avståndsbasera reseavdraget. Idag går huvuddelen av reseavdraget till bilister i storstadsområdena, och nära hälften är felaktiga eller fusk. När avdraget baseras på avstånd, oberoende av färdmedel, frigörs skattepengar som kan användas för att gynna den som saknar alternativ till bilen, samtidigt som samåkning stimuleras och avdraget görs mer träffsäkert.

Bensinupproret har som mål att bensin och diesel inte ska kosta över 12 kronor litern. För ett land som Sverige som till 100 procent importerar de fossila drivmedlen blir det mycket svårt att själva bestämma. Det skulle då också bli omöjligt att nå klimatmålet för transportsektorn, något som sju av riksdagens åtta partier står bakom.

Men upprorets inriktning bör vi ta till oss: i hela landet ska det vara möjligt att transportera sig till en rimlig kostnad.



Testlagets rapport: Dyrare & billigare att köra bil – så mycket har bensinpriset ökat



Alrik Söderlind: "Det är varken bensinpriset eller klimathotet som skrämmer mig"



Så mycket har bensinpriset ökat – i dagens penningvärde



En majoritet av svenskarna vill ha sänkt skatt på bränsle, enligt Novus

NyTeknik

17. Synskadade: Elbilar måste låta även i högre hastigheter

TT

2019-08-08 08:03

Synskadades riksförbund kräver att de nya varningsljuden på tystgående bilar ska vara obligatoriska upp till 40 kilometer i timmen.



Elbilen Volkswagen E-Up.

– Ljud är det enda sätt som en synskadad kan veta om en bil kommer när man passerar en väg eller gata, säger vice ordförande Niklas Mattsson till Blekinge Läns Tidning.

En händelse i Karlshamns kommun där en blind man fick sin käpp avslagen av en tyst bil aktualiserar frågan, enligt tidningen.

Sedan den 1 juli ska alla nya bilmodeller i EU kunna skapa ljud, för att varsko omgivningen när de _ som exempelvis elbilar _ är väldigt tysta vid drift. Men de kraven som nu successivt införs handlar om ljud upp till 20 kilometer i timmen, en hastighetsgräns som förbundet alltså vill höja, och även bredda för att gälla fler fordonstyper.

– Vi överdriver inte när vi säger att dessa fordon är en fara för oss, säger Niklas Mattsson.

RELATERADE ARTIKLAR

Så kan de lyssna med vibrationer mot huden

Klassisk synt ska göra elbilen till ett rymdskepp

Läsarna: Så ska min elbil låta



18. Polisen varnar för stölder av nya Teslor

2019-08-08 **Redaktören bytbil**

Slår till mot nya bilar på ägarnas villauppfart



Polisen varnar nu för att biltjuvar med signalförstärkare slår till mot nya Tesla-bilar. Två ägare i Västsverige hann bara ha sinanya bilar en dryg månad. – Äger du en Tesla? I så fall ska du hålla lite extra uppsikt just nu, skriver polisen i Halland.

BytBil och Blocket har tidigare rapporterat om att en våg av bilstölder har drabbat nya Volvobilar. Tjuvarna slår till med signalförstärkare och pejlar nyckeln när bilen står parkewrad utanför villor och radhus. Flera nya Volvobilar värda miljonbelopp har försvunnit på det sättet.
Nu har tjuvarna börjat slå till även mot nya Tesla-bilar, varnar polisen. Bara på några dagar har två splitternya Teslor, tillsammans värda över två miljoner, blivit tjuvarnas byte.

– Sedan i söndags har två bilar stulits, en i Halmstad och en i Ljungby, skriver Hallandspolisen.

Den första stölden ägde rum i Halmstad, där en helt ny svat Tesla Model S100D stals utanför en villa i Örnäs udde i Halmstad. Ägaren hann bara ha sin bil sedan början av juni. Bilen uppskattas vara värd cirka 900 000 kronor.

Bara ett dygn senare slog tjuvarna till igen. En helt ny Tesla Model X Long Range Single Speed stals utanför en villa i östra Ljungby. Bilen är svart och bland annat utrustad med tvåfärgade Slipstream-fälgar. Värdet uppskattas till 1,2 miljoner kronor.

Både polisen och Larmtjänst vädjar nu om hjälp med stölderna. Vet du något? Kontakta polisen på 112 eller tipsa larmtjanst.se

Redaktören bytbil

ALLT OM BILAR

19. Flygande bilar är nära – tack vare ny teknik

Av Erik Wedberg

Publicerad 9 aug 2019 07:00

Nog har vi alla sett det framför oss – bilar som lyfter från parkeringar och virvlar runt över städerna på väg till jobb och skolor. Det har länge känts som en avlägsen dröm, men nu börjar grejer hända – i alla fall om vi ska tro teknikjätten Bosch.



År 2023. Då ska du kunna sitta i en flygande taxi. Det mer eller mindre lovar Bosch och förklarar den snabba utvecklingen med att de har tagit fram ny teknik som ska göra civil flygtrafik billigare, enklare och säkrare. Företag som slår på stora trumman och hävdar att de har flygande bilar på gång har vi sett förut, men det har sällan blivit verklighet.

Nu sticker ännu ett företag ut hakan och säger att de ska kunna få bilarna att lyfta, men den här gången är det inte vilket företag som helst. Tyska teknikjätten Bosch är en av världens största underleverantörer till bilindustrin och nu meddelar de att genombrottet för flygande bilar är nära.

Enligt Bosch kommer de första kommersiella flygningarna med billiknande taxifordon att genomföras i stora städer redan år 2023. Redan nästa år inleds testflygningar i Dubai, Los Angeles, Dallas och Singapore och efterfrågan på så kallade flygande taxis beräknas öka lavinartat på kort tid. År 2030 kommer omkring en miljard resor med flygande taxibilar att göras, enligt en studie av Boston Consulting Group.



Ligger inte långt bort i tiden

Ytterligare tio år framåt i tiden beräknas marknaden för flygtaxi omsätta hela 1,5 biljoner euro. Det är förstås en affärsmöjlighet Bosch vill vara med på. Bosch tror sig kunna göra flygande taxibilar betydligt billigare genom att använda teknik från bilindustrin. Dagens konventionella luftfartsteknik är enligt Bosch för dyr, tung och utrymmeskrävande för att kunna användas i kompakta flygfarkoster som dessutom ska drivas av el.

Bosch hävdar att de sensorsystem som till stora delar används redan i dag i vanliga bilar kan vara en nyckel för att få fart på utvecklingen. Nu arbetar de på att kombinera sensorer för att skapa en styrenhet som ska kunna stoppas in i nästan vilken flygande bil som helst.

– Genom vår Bosch-lösning strävar vi efter att göra den civila luftfarten med flygande taxis överkomlig för ett brett utbud av leverantörer, säger Marcus Parentis, chef för teknikteamet i Bosch som ansvarar för styrenheterna.

Flygtaxi ska spara tid för passagerarna

Sensorsystemet består av flera så kallade MEMS-sensorer som Bosch har utvecklat för bilindustrin och som redan finns i produktion i dag. MEMS står för Microelectromechanical systems och de första sensorerna utvecklades redan för 25 år sedan. De är små och anpassade för att passa i kompakta bilar och är därför enligt Bosch lämpliga att använda även i flygande bilar.

Bosch sensorbox ska kunna stoppas in i flygande bilar enligt plug-and-play-principen. Den sensorbox Bosch planerar att sälja till flygbilstillverkare innehåller sensorer för acceleration, rotation, kompassriktning, barometriskt tryck för att avgöra höjd och dynamiskt tryck för att bestämma fordonets hastighet.

– Jämfört med dagens transportmedel kan flygtaxi spara tid på resor som är längre än tio kilometer och som längst 300 kilometer, säger Marcus Parentis.



Överens om att eldrift är rätt väg att gå

Det kommer sannolikt att dröja innan science fiction-drömmen om städer som omsvärmas av bilar som flyger hit och dit blir verklighet, och du kommer sannolikt inte att få styra din flygbil själv. I ett första steg handlar det snarare om att erbjuda transport från förort till stadskärna.

För att flygtaxiverksamheten ska slå igenom måste det bli väsentligt billigare än konventionellt flyg och då krävs det att fordonet är billigare att tillverka och att köpa. Enligt Bosch beräkningar kommer en flygtaxi som har deras sensorteknik att kosta omkring fem miljoner kronor, vilket är billigare än en helikopter eller ett litet flygplan.

De flesta tillverkare av flygande bilar tycks vara överens om att eldrift är rätt väg att gå, och att autonoma styrsystem kommer spela en stor roll för att få ner kostnaderna. Hur snart de flygande bilarna kommer att vara här återstår att se, liksom hur stort behovet av dem kommer att vara. När markbundna bilar blir mer och mer autonoma beräknas trafikstockningar minska och behovet av att söka fri väg i luften kan bli marginellt.

FLYGANDE BILENS HISTORIA

William Samuel Henson och John Stringfellow fick 1841, långt före bröderna Wright, patent på en flygfarkost som även kunde köras på land. Henson Aerial Steam Carriage (bilden) kom dock aldrig upp i luften.

År 1917 visade Glen Curtiss sin Aeroplane med aluminiumkaross, plastrutor och värmare för passagerarna. Första världskriget satte stopp för Curtis och Aeroplane fick aldrig chans att flyga.

1937 års Waterman Aerobile byggdes i fem exemplar och såg ut som en mikrobil med stora vingar och drevs av en sexcylindrig Studebaker-motor.

1966 års Taylor Aerocar var den första lovande flygande bilen. Den kunde nå 90 km/h på vägen och 180 km/h i luften. Aerocar var i grunden en vanlig bil som man kunde förse med ett vingpar och en stjärtfena.

Erik Wedberg

NyTeknik

20. Japan storsatsar på området – här hovrar NEC:s flygande bil

2019-08-07 07:53

John Edgren

Nu har teknikföretaget NEC hovrat med sin flygande batteridrivna bil – ett av få utförda tester i landet.



Testet genomfördes 5 augusti i Abiko nära Tokyo.

Efter att ha misslyckats med att ta initiativet inom elektrifiering och tjänster kring bildelning siktar Japans regering nu på att landet ska bli ledande inom området flygande bilar.

Ett mål är att flygande bilar ska börja med varuleveranser omkring år 2023 och transportera passagerare i städer på 2030-talet.

Många inhemska bolag har hörsammat politikernas ambitioner. Bland dem finns det japanska elektronikföretaget NEC, som nu ser teknik för flygande bilar som ett kommande expansions-område.

– Japan är ett tätbefolkat land, och det betyder att flygande bilar skulle kunna minska tra-fiktrycket på våra vägar. Nu positionerar vi oss som ett företag som understödjer luftburen mo-bilitet, genom att bidra med positioneringsdata och att bygga en kommunikationsinfrastruktur för flygande bilar, säger Kouji Okada som leder projektet, till Bloomberg.



NEC:s farkost väger 150 kilo,
är 3,9 meter lång, 3,7 meter bred och 1,3 meter hög.

***FILM**: https://youtu.be/cmdilp9LM0E?t=68*

Planerar att inleda massproduktion 2026

NEC är ett av få japanska bolag som hittills har fått upp en flygande bil i luften. Med sina fyra propellrar är prototypen kanske mer lik en stor drönare, och om den en dag kommer få drivning på hjulen är oklart.

Helt klart är dock att farkosten flyger. Det mest anmärkningsvärda med konstruktionen är kanske den låga vikten. Den batteridrivna drönaren uppges väga 150 kilo. Farkosten har eldrift.

Läs mer: **Svenska Heart Aerospace ska utveckla elflygplan – klart 2025**

Vid sin anläggning i Abiko, en förort till Tokyo, genomförde NEC på måndagen ett förarlöst test. Farkosten var tjudrad och isolerad inuti en 10 x 20 meter stor bur, vilket gjorde det möjligt för press och publik att se det hela på nära håll.

Flygturen varade omkring en minut. Drönaren nådde drygt tre meters höjd innan den parkerades på marken. NEC-ingenjörer och bolagets partner Cartivator lade ett år på att utveckla farkosten. Den är cirka 3,9 meter lång, 3,7 meter bred och 1,3 meter hög.

Enligt Kouij Okada planerar NEC inte att bygga den, men Cartivator tänker inleda en massproduktion 2026. Företaget har redan fått tillstånd av de japanska myndigheterna för utomhustester.

JOHN EDGREN

GRANTURISMO

21. Chevrolet Camaro

GranTurismo Magazine nr.9 2016

Överkörda och krossade av Ford tog GM fram sin egen ponycar under massiv negativ stress. Ändå blev den riktigt lyckad formmässigt, och är idag en eftertraktad samlarbil.



Ingen i huset gillade den. När Camaro debuterade hösten 1966 som 1967 års modell mottogs den väl på marknaden, men inne i GM-huset var ingen egentligen nöjd.
GM-ledningen surade mest för att man hade blivit så nesligt frånsprungen av Fordgänget med sin Mustang som gjort veritabel succé ett par år tidigare. Man kände sig som loosers nästan hur det än skulle gå med Camarolanseringen.

På designavdelningen var man ännu surare för att det förslag till en kompakt och prisbillig fyrdörrars coupé som man tagit fram redan 1962 hade förkastats, och för att den bil som istället skapades i all hast fyra år senare blev en sorglig kompromiss.

"En trist kommittéprodukt", konstaterade legendariska designchefen Bill Mitchell när Camaro var klar. Han började genast arbetet med generation två, som skulle debutera redan tre år senare med helt andra proportioner och tydliga designdrag.

GM-ledningen med Jack Gordon i spetsen ville nog inte acceptera Fords framgångar med Mustangen, eftersom det skulle ta ett år efter introduktionen innan man med panik blåste igång utvecklingen av en egen "pony car". Då hade man fått bekräftelse på att försäljningssiffrorna stämde (en halv miljon sålda bilar det första produktionsåret) och kunde inte sitta med huvudet i sanden längre.

Camaro skulle byggas på den nya plattformen till Nova II, vilket innebar att man hade frusit bilen tekniskt och måttmässigt, med vindrutans position som en stor begränsning designmässigt. Även namnfrågan vållade huvudbry, och valet av Camaro (Kamäärå på jänkarspråket) hann inte testas på det vanliga, ganska omfattande viset i kliniker utan sköts fram från höften. Ett namn utan känd betydelse, och därför bedömdes det kunna fungera.



Med tanke på den negativa stress som omgärdade Camaroprojektet, och den negativism som präglade designavdelningen var den färdiga bilen sensationellt lyckad. Sett i backspegeln är det ett prydligt stycke bildesign, välproportionerat och nästan nätt i formerna jämfört med det mesta som den amerikanska bilindustrin spottade ut vid tiden.

Ett betyg så gott som något är att den första generationen av Camaro idag är den mest eftertraktade och därmed i en helt annan prisklass än någon av de senare upplagorna. Det är bara de första årgångarna av den efterföljande generationen som i sina mest potenta versioner kan matcha ur-Camaron prismässigt.

Det intressanta är att marknaden värderar Camaron så mycket högre än Mustangen under motsvarande modellår, om man jämför de vanligare modellversionerna. Rimligen beror det på att utbudet av 1960-tals-Mustanger är så mycket större, en teori som också får stöd av att Mustang i sitt ovanligare Fastback-utförande närmar sig Camaros prisläge.

Att man internt hos GM var missnöjd med den första Camaron demonstrerades tydligt genom att dess efterföljare dök upp redan hösten 1969 som 1970 års modell. Då hade man faktiskt hunnit med en större revision, eller facelift om man så vill, av originalkarossen som bara tillverkades under modellåret 1969. Huv, tak och baklucka förblev intakta, men alla andra karossdelar gjordes om med en skarpare profil än hos de första två årsmodellerna.

Förändringen återspeglas dock inte så mycket i prisläget idag, som tycks vara relativt stabilt mellan årsmodellerna. Istället är det tillvalen inklusive motorbestyckningen som avgör om det handlar om en Camaro i de lägre prisklasserna, eller om en bil som kostar betydligt mer.

Ett lågt instegspris var en av grundpelarna bakom Camaroprogrammet, men idag är det nära nog omöjligt att hitta bilar med den sexcylindriga basmotoriseringen. Antingen har de inte överlevt, eller byggts om med V8-maskin.

Till skillnad från Mustangen finns det endast två karossversioner, öppen eller stängd, och med bara tio procent av produktionen gjord i öppet Convertible-utförande är de bilarna naturligtvis dyrare än coupéerna. Dock är skillnaderna mindre än man kanske kan förmoda, och istället är det motoralternativen som kan få värdet att dra iväg ordentligt. Det är särskilt bilar med 396-kubiktummare (SS396) som är dyra, de kostar minst 50 procent mer än en bil med 327-motor, och homologeringsspecialarna med tilläggsbeteckningen Z/28 i den första generationens Camaro kostar ännu mer.

Men kom ihåg att det är matching numbers som gäller – här kanske mer än någon annanstans i bilvärlden.



Text av Gunnar Dackevall

Klassiker

22. AC:s ministing, Petite

Publicerad 2019-08-07 7:15

Text Mårten Carlsson

AC cars mest kända för sina legendariska sportbilar, Ace, Cobra och lyxiga Greyhound, men störst var dom på mikrobilar.



AC hade en lång brokig historia, första fordonet var ett slags trehjuligt mellanting mellan sidovagnsmotorcykel och bil, Sociable. Sen följde en brokig rad av biltyper varvat med dålig ekonomi och ägarskiften. Man tillverkade så skilda saker som tåg och golfbagar.

1953 kom deras berömda sportbil Ace, en konstruktion av John Tojeiro som kom att röna stor uppmärksamhet. Som blev ännu större ett tiotal år senare när den med Carroll Shelbys hjälp förvandlades till den monstruösa Cobra. Men vid tiden för Ace hade man redan fixat brödfödan, ett kontrakt för att bygga invalidfordon för brittiska statens räkning. Invacar var egentligen en konstruktion av Thundersley men tillverkningskontraktet gick till AC cars.

Dessa Invacars gjordes från slutet av 40-talet fram till 1976. Kanske var det dessa som inspirerade AC att ta fram en egen mikrobil, lite mer ombonad och plats för två personer. Petite lanserades 1952, den hade likson Invacar en 350cc Villiersmotor. Två stora hjul på 18 tum vardera bak och ett litet hjul på bara 8 tum fram. Karossen var i aluminium. Den kostade 255 pund och i annonseringen skröt man att den kostade bara 1½ penny per mile att köra, inklusive skatt och försäkring. Petite gjordes fram til 1957 och det skall ha byggts drygt 4000 av dessa, vilket gör det till den mest producerade AC-bilen genom tiderna.

Klassiker

23. Grattis Skoda Estelle!

Publicerad 15 augusti

I dag när Estelle och Stella har namnsdag är det förstås dags för Skoda Estelle!



Estelle - vår färskaste prinsessa - fick av någon anledning inte åka Skoda till dopet den 22 maj 2012. Kanske brakade förhandlingarna med Skoda ihop på sluttampen när föräldrarna krävde att det skulle vara en Skoda med svansmotor.

Hur som helst Estelle den franska formen av flicknamnet Stella som är det latinska ordet för stjärna.

I England såldes på 1980-talet de fyradörrars Skodamodellerna 120 och 130 under tillnamnet Estelle.

På pubarna drogs det många skämt om denna svansmotorförsedda bil från kommunistblocket, men faktum är att England med omkring 15 000 sålda bilar per år blev Skodas största marknad i väst.

Det låga priset bidrog men också hög driftsäkerhet. Den tjeckiska Skodan var förmodligen den kvalitetsmässigt bästa volymbilen från östblocket.

Hoppas att Hovstallet letar fram ett exemplar att spara på till prinsessan fyller 18.





Skoda Super Estelle 1987 var en toppmodell för den engelska marknaden med vinyltak, glas-lucka, spoiler och alu-fälgar. Tarted-up sa man, men med dubbelledade drivaxlar och kräng-hämmare var vältningsfaran i stort sett borta. Motorblocket var i aluminium men topplocket märkligt nog av gjutjärn, nåja det hade även Chevrolet Vega tio år tidigare. Sloganen syftade givetvis på att Skoda gav överraskande mycket för pengarna men en del blev överraskade på andra sätt...





24. VW ID R var rekordsnabb runt Nürburgring och även rekordsnål

Av Anders Jansson

Publicerad 2019-08-08, 13:02, uppdaterad 2019-08-08, 15:01

I juni satte Volkswagen tillsammans med föraren Romain Dumas ett nytt varvrekord för elbilar runt Nürburgring. Med tiden 6:05,33 slog VW ID R det tidigare elbilsrekordet med över 40 sekunder.

Nu har VW offentliggjort siffrorna från rekordrundan och det blev inte enbart en ny rekordtid. ID R slog även rekord i lägst energiförbrukning under ett varv runt Nürburgring.



FILM: *https://youtu.be/9iZY5IMn0wg*

Under sitt rekordvarv gjorde ID R av med 24,7 kWh i energi. Enligt VW motsvarar det endast 25 procent av vad en GT3-bil hade förbrukat på de 21 kilometer långa varvet och då är ändå bensinbilen över en minut långsammare. Vilket är avsevärt långt efter när det gäller ett varv på Nordschleife.

Översätts energiförbrukningen till normal bränsleförbrukning motsvarar det 13,8 l/100 km. Det låter inte speciellt snålt men tänk då på att medelhastigheten på varvet var 204,96 km/h och topphastigheten uppgick till 273 km/h.

För att minimera energiförbrukningen användes DRS flitigt och vingarna var öppna 23 gånger under varvet. ID R utnyttjade sin regenerativa bromskraftåtervinning till max och totalt kunde 9,2 procent av energiåtgången återvinnas under bromsning. En energi som hos normala bilar vanligtvis försvinner som bromsvärme.

Volkswagen ID R drivs av en elmotor på vardera hjulaxeln med en sammanlagd toppeffekt på 500 kW (680 hk). Batterikapaciteten uppgår till 45 kWh.

NyTeknik

25. Nya sporten: Flygande form av Formel 1

2019-07-03 15:33

Felix Björklund

En racingsport som går i 200 km/h i luften. Airspeeder är sporten som till nästa år siktar på att bli en slags Formel 1 för flygande bilar.



I morgon, torsdag, drar jätteevenemanget Goodwood Festival of Speed igång. Och en av de mest spännande nyheterna som kommer att presenteras är en ny typ av luftburen motorsport.

Det hela kallas för Airspeeders och kan enklast beskrivas som racing med oktokoptrar.

– Flygande bilar är inte längre en fantasi, de är verklighet och Goodwood Festival of Speed är det perfekta stället att introducera Airspeeder för världen. Vi har hämtat designen från den gyllene eran av racing och vi är säkra att tiotusentals av entusiasterna på plats kommer uppskatta evolutionen av motorsport, säger Matt Pearson, grundare av Alauda Racing och en av de som ligger bakom den nya motorsportserien.

Läs mer: Elflygplanet Alice visas upp – lanseras 2021

Den första säsongen ska gå redan 2020 och bestå av fem olika team med två piloter vardera. Själva fordonen beskrivs som helelektriska oktokoptrar som ska ha en topphastighet på 200 km/h samt med en kraft/vikt-ratio överlägsen en F-18 stridsplan.



Storleksmässigt ska de vara strax över fyra meter och ungefär lika breda. Med ombord finns det batterier med urladdningskapacitet på 500 kW och som är utbytbart. Ett batteri ska hålla för 15 minuters flygning och tanken är att de ska skiftas på samma sätt som däck görs vid ett pitstop i Formel 1.

På den brittiska festivalen kommer det visas upp en fullstor modell – men den är endast skådebröd. I stället kommer all action att ske med radiostyrda varianter i 3/4-skala. Alauda Racing säger att de kommer börja med bemannade demonstrationer av Airspeedern i Mojaveöknen i November – själva mästerskapsserien ska inledas inom 18 månader.

Läs mer: Teknikjättar letar nya designtalanger i Umeå

Det kommer att bli spännande att se hur det hela ter sig. Men man får ställa sig lite frågande till tidsramen. Bemannade elektriska flygbilar har precis börjat testas – och det ser inte superstabilt ut ännu så länge. Hur ska de lyckas få till en racingserie i 200 knyck på 1,5 år återstår att se?

Därtill undrar vän av ordning hur de ska lösa säkerheten. Turbulens lär vara ett problem vid omkörningar och att kollidera med en konkurrent i de hastigheterna, samtidigt som krocken sker på flera meters höjd låter minst sagt farligt…

Fakta Airspeeder
Längd: 4,03 meter
Höjd: 0,90 meter
Bredd: 3,42 meter
Motorer: 4x24 kW
Maxhastighet: 200 km/h
Maxflyghöjd: 900 meter
Vikt: 230 kg

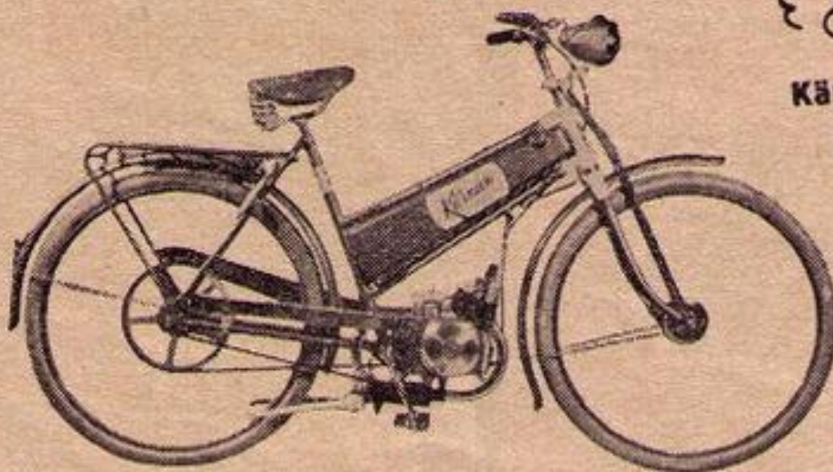
FELIX BJÖRKLUND

NYHET

Kärnan presenterar den vibrationsfria mopeden



Kärnan mopeden ger säkrare och behagligare åkning



Kärnan mopeden flyter fram över vägarna tack vare motorns gummiupphängning i specialbyggd ram. Och vibrationsfri åkning är bara en av de finesser Kärnan mopeden skänker Er. Provåk den redan i dag — den är en sensation!

Tillv.: AB ERNST O. JÖNSSON, HÄLSINGBORG

SLUT